1. Ausfertigung

B E G R Ü N D U N G

zum

Bebauungsplan Br 161

1. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Die geplante städtische Hauptverkehrsstraße L 663 n ist eine verkehrswirksame Maßnahme, durch welche die Ortsteile Dortmund-Brackel, Dortmund-Asseln und Dortmund-Wickede besser an die Innenstadt und darüber hinaus an das überregionale Verkehrsnetz angebunden werden. Sie wird entsprechend der Verkehrsprognose den überwiegenden Teil des heute auf dem Hellweg lastenden Durchgangsverkehrs aufnehmen und damit die Attraktivität der Ortskerne und der angrenzenden Wohnbereiche erhöhen.

Entsprechend der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Dortmund wird die L 663 n im Abschnitt östlich der B 236 n bis zur Flughafenstraße mit etwa ca. 31 000 Kfz/Tag, von der Flughafenstraße bis zur L 556 n ca. 25 000 Kfz/Tag und im Abschnitt östlich der L 556 bis zur Stadtgrenze Dortmund/Unna mit ca. 14 300 bis ca. 10 300 Kfz/Tag belastet sein.

Nach erfolgtem Ausbau der L 663 n kann auf dem Hellweg im Bereich Brackel - Asseln mit einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens von 20 000 - 25 000 Kfz/Tag auf ca. 6 000 - 7 000 Kfz/Tag und im Bereich Asseln-Wickede von ca. 17 000 Kfz/Tag auf ca. 5 000 Kfz/Tag gerechnet werden.
Die Linienführung der L 663 n wird im wesentlichen durch das niveaufreie Kreuzungsbauwerk mit der B 236 n, das Überführungsbauwerk mit der DB-Strecke Dortmund - Hamm, die vorhandene Bebauung, das Kasernengelände sowie schutzbedürftige Naherholungsbereiche bestimmt.

Die L 663 n ist vom Kreuzungsbauwerk mit der B 236 n bis zur Asselburgstraße in Dortmund-Asseln vierspurig geplant. Sie wird mit der Flughafenstraße niveaufrei und mit der Asselburgstraße niveaugleich verknüpft.

Östlich der Asselburgstraße wird die L 663 n unter Berücksichtigung der vorgenannten Prognosezahlen auf eine zweispurige, niveaugleich geführte Straße zurückgestuft. ~~Sie führt an der nördlichen Bebauung von Asseln und Wickede vorbei und erhält in Unna an den durchgehenden Straßenzug L 821 n/L 663 eine rechtwinklige Anbindung.~~ Ziel der Planung ist es, die L 663 n bis in den Raum Wickede zu führen und im Bereich der Stadtgrenze Dortmund/Unna mit dem bestehenden Straßennetz zu verknüpfen. Durch eine veränderte Verkehrsführung der Stadt und des Kreises Unna werden die Bedenken gegen die ursprünglich vorgesehene Form der Ostanbindung der L 663 n gelöst. Die Stadt Dortmund verfolgt damit die Beseitigung einer überörtlichen Gefahrenquelle, welche die Ostanbindung der L 663 n unter den heute gültigen Randbedingungen die optimale Form darstellt.

Die Planung für die städtische Hauptverkehrsstraße L 663 n wurde lediglich wegen der Vielfalt der Problematik in drei Abschnitte unterteilt, für die jedoch nachfolgende Bebauungspläne aufgestellt werden.

Br 161 von Anschluß Planfeststellungsverfahren B 236 n bis Flughafenstraße

Br 176 von Flughafenstraße bis Anschluß Asselburgstraße

Br 177 von Asselburgstraße bis zur östlichen Stadtgrenze.

2. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes Br 161 und derzeitige Situation im Plangebiet

Der Planbereich liegt im Norden des Ortsteiles Brackel. Im Westen schließt er an den nach Bundesfernstraßengesetz festgestellten Knoten der B 236 n an. Im Norden begrenzen der Bachlauf "Körne-Bach" sowie die Bundesbahnanlagen am Bahnhof "Dortmund-Flughafen" den Planbereich. Die Flughafenstraße bildet die östliche Grenze des Plangebietes. Im Süden bildet die vorhandene Dauerkleingartenanlage und die Bundesbahnstrecke Dortmund - Hamm die Planbereichsgrenzen.

Der beschriebene Bereich ist teilweise Bestandteil des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Br 157. Die derzeitige Nutzung im Plangebiet stellt sich wie folgt dar:

- Entlang der Straße Kreuzweg befinden sich einzelne Wohnhäuser. Teilflächen werden kleingärtnerisch bzw. landwirtschaftlich genutzt.

- Die Flächen zwischen der Flughafenstraße und der Straße "Am Westheck" werden bis auf eine zweigeschossige Straßenrandbebauung östlich der Straße "Am Westheck" kleingärtnerisch genutzt.

3. Erläuterungen zum Bebauungsplan

3.1 Verkehrsflächen

3.1.1 L 663 n

3.1.1.1 Dimensionierung

- Aus der Einordnung der L 663 n in die Straßenkategorie A II mit der Charakteristik der anbaufreien Straße, außerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion,

...

- der Beibehaltung der Planfreiheit aus dem Kreuzungsbauwerk mit der B 236 n,

- der Entwurfsgeschwindigkeit v_e = 100 km/h und

- der Verkehrsbelastung von ca. 2 000 Kfz/h in der Nachmittagsspitzenstunden,

ergibt sich der Regelquerschnitt b 4 ms nach RAS-Q 1982.

Dieser Querschnitt setzt sich zusammen aus

- einem 3 m breiten Mittelstreifen,
- 3,50 m breiten Fahrspuren,
- 2,50 m breiten Standspuren,
- 1,50 m breiten Banketten.

3.1.1.2 Linienführung

Die Linienführung wird bestimmt durch das Kreuzungsbauwerk mit der B 236 n, das Überführungsbauwerk über die DB-Strecke Dortmund - Hamm, die vorhandene Bebauung an den Straßen "Am Westheck", Heßlingsweg, Breitscheidstraße, Oesterstraße und weiter östlich durch das Kasernengelände der britischen Rheinarmee.

3.1.1.3 Höhenlage

Die L 663 n muß in Dammlage geführt werden, da die vorhandenen Zwangspunkte

- Kreuzungsbauwerk mit der B 236 n,
- DB-Strecke Dortmund - Hamm,
- Körne-Bach,
- Abwasserkanal (Ø 3 m) an der Flughafenstraße,
- hoher Grundwasserspiegel bei flachem Gelände

eine Führung im Niveau bzw. Einschnitt nicht zulassen.

3.1.1.4 Brückenbauwerk im Bereich der DB-Strecke Dortmund - Hamm

Das Brückenbauwerk über der DB-Strecke Dortmund - Hamm resultiert aus der Rahmenplanung der Deutschen Bundesbahn für den Ausbau der IC-Strecke (Intercity) und des S-Bahn-Netzes. Darüber hinaus ist ein Bahnseitenweg zur Erschließung der angrenzenden Flächen berücksichtigt worden.

...

3.1.2 Flughafenstraße

Die Flughafenstraße wird in dem Bereich zwischen der Brücke über den Körnebach und der Breitscheidstraße ausgebaut. Die Lage der Knotenpunkte ergibt sich aus der Zuordnung der Auf- und Abfahrten der L 663 n. Ziel ist es, die Verkehre aus Richtung Osten zügig auf die Hannöversche Straße zu führen. Beidseitig der Flughafenstraße werden Radwege angelegt.

Um den fließenden Verkehr im Bereich der Auf- und Abfahrten der L 663 n nicht zu behindern, wurde im Bereich der privaten Grünfläche - Hundeausbildungsplatz - die Ein- und Ausfahrtsmöglichkeit auf einen festgesetzten Einfahrtsbereich beschränkt.

3.1.3 Sonstige Straßen und Wege

Bedingt durch den Bau der L 663 n muß auch das untergeordnete Erschließungssystem neu geordnet werden.

Die Straße "Am Westheck" wird im Bereich südlich des Körne-Baches durch die L 663 n durchschnitten und künftig mit dem in westlicher Richtung verlaufenden Kreuzweg verbunden. Der östliche Teil des Kreuzweges zwischen der Flughafenstraße und der Straße "Am Westheck" wird in dem vorhandenen Ausbau nicht mehr benötigt. Das Wohngebiet "Am Westheck" wird über ein Tunnelbauwerk unter der L 663 n an den Bahnhof Dortmund-Flughafen angebunden. Die Bushaltestelle an der Flughafenstraße ist über einen Fuß- und Radweg, der auf der Nordseite des Tunnels in westlicher Richtung auf einer Teilfläche des alten Kreuzweges weitergeführt wird, erreichbar.

3.1.4 Aufhebung des niveaugleichen Bahnüberganges "Am Westheck"

Der niveaugleiche Bahnübergang "Am Westheck" wird für den Kfz-Verkehr ersatzlos aufgehoben. Als Ersatzmaßnahme ist eine Rad- und Fußwegüberführung vorgesehen. Eine Verbindung zwischen den Stadtteilen Scharnhorst und Brackel bleibt somit für die Fußgänger und Radfahrer erhalten.

Abmessungen des Bauwerks:

Lichte Weite	cä. 34,00 m
kleinste lichte Höhe über den DB-Gleisen	6,50 m
Breite zwischen den Geländern	3,00 m
maximale Rampenneigung	8 %

...

3.1.5 Öffentlicher Nahverkehr

Nördlich angrenzend an das Plangebiet befindet sich der Bahnhof Dortmund-Flughafen der Deutschen Bundesbahn. An der Flughafenstraße bestehen zwei Haltestellen der Buslinie 467, die zwischen Derne, Brackel und dem Schwerter Wald verkehrt.

3.2 Wohnbebauung

Im Bereich der Straße "Am Westheck" werden Teilflächen der bebauten Besitzung "Am Westheck" 183 für den Bau der L 663 n in Anspruch genommen. Für die verbleibende Fläche wird die Festsetzung des Bebauungsplanes Br 157 - Allgemeines Wohngebiet - unverändert übernommen.

3.3 Öffentliche Grünflächen - Dauerkleingartenanlage und private Grünflächen, Grabeland, Hundeausbildungsplatz

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Br 157 - öffentliche Grünfläche - Dauerkleingartenanlage - südlich der L 663 n bleiben bestehen.
Die in diesem Bereich zum Bau der L 663 n vorgesehenen Flächen wurden im Bebauungsplan Br 157 als Fläche für die Landwirtschaft festgesetzt. Nach der jetzigen Planung werden diese Flächen nicht mehr in vollem Umfang für den Straßenbau benötigt. Aus diesem Grunde werden diese Flächen der Kleingartendaueranlage zugeschlagen.
Die Fläche zwischen dem Körne-Bach und der Bundesbahnstrecke wird entsprechend ihrer heutigen Nutzung als private Grünfläche - Grabeland - gesichert.

Die geplante private Grünfläche - Hundeausbildungsplatz - soll südlich der Auffahrt Flughafenstraße/ L 663 n festgesetzt werden, da hier keine Beeinträchtigung der Nachbarschaft zu befürchten ist.

3.4 Fläche für die Forstwirtschaft

Die Festsetzung-Fläche für die Forstwirtschaft - beidseits des Kreuzweges zwischen der Flughafenstraße und der Straße "Am Westheck" wird aus dem Bebauungsplan Br 157 übernommen.

3.5 Fläche für die Landwirtschaft

Die vorhandene landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen der Bundesbahnstrecke Dortmund-Hamm und der L 663 n wird entsprechend gesichert.

...

3.6 Ver- und Entsorgung

Die in den Straßen "Am Westheck"/Kreuzweg sowie im Heßlingsweg vorhandenen Gas- und Wasserleitungen der Dortmunder Stadtwerke AG müssen wegen der Unterbrechung der Straßen verlegt werden.
Die neuen Leitungstrassen im Bereich "Am Westheck" werden unter Berücksichtigung der günstigsten Querungsmöglichkeit der beiden Verkehrsbänder L 663 n und Bundesbahnstrecke zwischen den Teilstücken der Straße "Am Westheck" neugeführt und durch Belastungsflächen gesichert.

Die Versorgungsleitungen im Heßlingsweg sollen am nördlichen Böschungsfuß der gepl. L 663 n bis zur Flughafenstraße verlegt werden. Entsprechende Festsetzungen sind im Bebauungsplan enthalten.

4. Überblick über die Landschaftspflegerischen Maßnahmen für den gesamten Trassenbereich der L 663 n zwischen B 236 n und der Stadtgrenze Dortmund-Unna

Der Bau der L 663 n stellt nach § 4 des Landschaftsgesetzes NW einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind Veränderungen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen sollen diese Eingriffe ausgeglichen werden.

Die geplante L 663 n wird in ihrem gesamten Trassenverlauf ca. 17 ha unbebaute Fläche versiegeln.
Ein direkter Funktionsausgleich für diese Versiegelung wäre gegeben, wenn versiegelte Flächen in gleicher Größe entsiegelt und entsprechenden Nutzungen zugeführt würden (z. B. land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, Grünflächen usw.).

Dieser theoretische Fall ist jedoch praktisch nicht realisierbar. Vielmehr wird der Ausgleich im wesentlichen auf vorhandenen, mehr oder weniger intensiv genutzten Freiflächen nachgewiesen.

Der Bau der L 663 n erfolgt in einem zusammenhängenden zumeist landwirtschaftlich intensiv genutzten Freiraum am Ortsrand der "Hellwegdörfer" Brackel, Asseln, Wickede. Zukünftig entstehen kleinere, isolierte landwirtschaftlich genutzte Räume zwischen Brackel/Asseln sowie Asseln/Wickede. Innerhalb dieser Gebiete werden größere Ausgleichsflächen in V. m. einer Ergänzung des Wirtschaftswegenetzes vorgesehen.
Gleichzeitig ist beabsichtigt nördlich der L 663 n ökologisch bedeutsame Flächen zu sichern sowie Feucht- und Trockenbiotope anzulegen.

Die räumliche Lage der einzelnen Bebauungspläne Br 161 und Br 176 läßt innerhalb dieser Plangebiete keinen Ausgleich im Verhältnis 1 : 1 zu. Die L 663 n liegt hier in einem zum größten Teil intensiv genutzten Bereich (Kaserne, Kleingärten, Gewerbe, Wohnen, Landwirtschaft). Eine Ausdehnung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb dieser Bebauungspläne über das jetzige Maß hinaus ist im Hinblick auf die vorhandenen Nutzungen nicht zu vertreten. Gleichzeitig ist aus ökologischer Sicht die Schaffung von Ausgleichsflächen im Raum Asseln/ Wickede/Husen weitaus effektiver.

Im einzelnen stellt sich die Ausgleichsflächenbilanz wie folgt dar:

B-Plan	Versiegelung	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Br 161	3,35 ha	~~0,97 ha~~
Br 176	8,80 ha	2,47 ha
Br 177	4,85 ha	mind. 14,53 ~~13,56~~ ha
Summe	17,00 ha	mind. 17,00 ha

5. Landschaftspflegerische Maßnahmen

5.1 Funktionen des Freiraumes

Die Freiflächen im Geltungsbereich des Br 161 erbringen Leistungen zur Stabilisierung des Naturhaushaltes, zur Gestaltung der Landschaft und zur Sicherung der Erholungsfunktion im Siedlungsraum.

5.2 Beeinträchtigungen

Die durch den Bau der L 663 n bedingten Beeinträchtigungen im Bereich des Bebauungsplanes Br 161 lassen sich zusammenfassen in:

- Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes
  Verlust an Einzelgehölzen und Gehölzgruppen
  Isolierung von Freiflächen
  Inanspruchnahme von ökologisch bedeutsamen Freiflächen
  Flächenversiegelung

- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes
  Minderung der stadtgliedernden Funktion von Freiflächen
  Veränderung der Oberflächengestalt durch Führung der Trasse auf dem Damm
  Bau landschaftsfremder technischer Lärmschutzeinrichtungen

...

- Beeinträchtigung der Erholungsqualität und des Wohnwertes
  Verlust an Kleingartenflächen.

Der Bau der L 663 n stellt damit nach § 4 des Landschaftsgesetzes einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind Veränderungen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können.
Es gilt diese durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen.

5.3 Ökologische Bilanz

Die ökologische Bilanz ergibt folgende Werte:

- Flächeninanspruchnahme: 10,96 ha
- Flächenversiegelung: 3,34 ha
- Verlust an Einzelgehölzen: 26 Stück.

5.4 Landschaftspflegerische Zielvorstellungen

Ziel der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist die

- landschaftliche Eingliederung des Straßenbauwerkes und der Lärmschutzeinrichtungen
- ökologische Aufwertung von verbleibenden Restflächen
- Durchführung von Ersatzpflanzungen für verlorengegangenen Bewuchs.

Diese Ziele werden über folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Bepflanzung der Straßenböschungen: 3,08 ha
- ~~Grünfläche mit beabsichtigter natürlicher Entwicklung:~~ ~~0,97 ha~~
- Pflanzung von Solitärgehölzen: 8 Stück.

5.5 Sicherung nach BBauG § 9 (1)

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen werden festgesetzt nach BBauG § 9 (1)

- Nr. 24 i. V. m. Nr. 25
- Nr. 11 i. V. m. Nr. 25
- Nr. 15 i. V. m. Nr. 25.

...

5.6 Einzelmaßnahmen

5.6.1 Maßnahmen im Bereich des Straßenkörpers

5.6.1.1 Böschungsflächen sind zur Eingliederung der landschaftsfremden Trassenführung auf dem Damm und zur ingenieurbiologischen Sicherung der Böschung vor Erosion und Rutschungen mit standortgerechten einheimischen Gehölzen dicht zu bepflanzen. Die Bepflanzung dient darüber hinaus der ökologischen Stabilisierung (z. B. Rückzugsraum für Tiere und Pflanzen etc.) und soll teilweise den Flächenverbrauch und die Versiegelung ausgleichen.

Durch unterschiedliche Anteile von Bäumen und Sträuchern unterschiedliche Wuchshöhen und variierende Artenzusammensetzung innerhalb der Pflanzflächen werden die gleichförmigen Böschungsflächen in ihrer äußeren Erscheinungsform strukturiert und vielfältig. Damit wird die raumbegrenzende gleichförmige landschaftsfremde Wirkung des Dammes abgemildert. Gleichzeitig werden unterschiedliche Bedingungen für Pflanzen und Tiere geschaffen.

Für die Böschungsbepflanzung sind auf den Böschungsflächen < 7 m - Breite folgende Pflanzen zu verwenden:

5 % Bäume	% Anteil
Acer campestre (Feldahorn)	40
Alnus glutinosa (Schwarzerle)	20
Prunus avium (Vogelkirsche)	10
Sorbus aucuparia (Eberesche)	30
95 % Sträucher	
Cornus mas (Hartriegel)	20
Ligustrum vulgare (Gemeiner Liguster)	15
Prunus spinosa (Schlehe)	15
Rhamnus frangula (Faulbaum)	10
Ribes alpinum (Alpenjohannisbeere)	10
Rosa canina (Hundsrose)	10
Rosa rubiginosa (Schottische Zaunrose)	5
Rubus fruticosus (Brombeere)	5
Salix caprea (Salweide)	5

Für Böschungsfläche von 7 - 12 m Breite sind folgende Pflanzen zu verwenden:

10 % Bäume	% Anteil
Fagus silvatica (Rotbuche)	20
Ulmus carpinifolia (Feldulme)	10

...

Acer campestre (Feldahorn)	25
Alnus glutinosa (Schwarzerle)	10
Carpinus betulus (Hainbuche)	30
Prunus avium (Vogelkirsche)	5

90 % Sträucher

Corylus avellana (Waldhasel)	30
Prunus Spinosa (Schlehe)	20
Rosa canina (Hundsrose)	10
Rosa rubiginosa (Schottische Zaunrose)	10
Rubus fruticosus (Brombeere)	5
Salix caprea (Salweide)	5
Sambucus nigra (Schwarzer Holunder)	20

Für Böschungsflächen ab 12 m Breite sind dieselben Arten zu pflanzen, jedoch bei einem Anteil an Bäumen von 15 % und einem Anteil an Sträuchern von 85 %.

5.6.1.2 Lärmschutzwände

Die Lärmschutzwände sind zu begrünen.
Die Begrünung der Lärmschutzwände dient einerseits der landschaftlichen Eingliederung der technischen Bauwerke nach außen und andererseits an den der Fahrbahn zugewandten Seiten der optischen Gliederung und Auflockerung.
Gleichzeitig dienen die Pflanzen der Bindung von Staub, Abgasen, Reifenabrieb etc.

Je nach Exposition und zur Verfügung stehendem Pflanzraum werden die Lärmschutzwände an der der Straßenfläche abgewandten Seite mit Parthenocissus Guinquefolia (Wilder Wein) und Polygonum anberti (Knöterich) in Gruppen zu je 5 - 15 Stück, Abstand der Gruppen untereinander 10 - 20 m bepflanzt (Rankhilfen erforderlich).
Andere Bereiche werden an Vorder- und Rückseite mit Hedera helix (Efeu) in Gruppen zu je 5 - 15 Stck., Abstand der Gruppen untereinander 10 m, bepflanzt.

5.6.2 Maßnahmen außerhalb des Straßenkörpers

~~Die öffentliche Grünfläche - mit beabsichtigter~~ natürlicher Entwicklung - dient der ökologischen Stabilisierung des Landschaftshaushaltes. Als Fläche, die außerhalb des Straßenbaukörpers liegt, soll sie die Funktion eines Lebensraumes für Tiere und Pflanzen übernehmen. Zur ökologischen Aufwertung der dicht mit Gehölzen bepflanzten Fläche wird eine Fläche offengehalten, die mit Wildrasen und einer Wildblumen-Kräuter-Kleesamen-Mischung eingesät und danach ihrer ~~natürlichen Entwicklung überlassen wird~~.

...

Diese Fläche soll die Standortvielfalt erhöhen und innerhalb der Gehölzflächen als geschützter Rückzugsraum dienen. Damit eine hohe Standortvielfalt in Ergänzung zu den dicht bepflanzten Böschungen erzielt wird, ist innerhalb der öffentlichen Grünfläche ein Teilbereich vorgesehen, der zu 80 % mit standortgerechten einheimischen Sträuchern bepflanzt wird.

Folgende Pflanzen sind zu verwenden:

Cornus mas (Hartriegel)
Corylus avellana (Waldhasel)
Crataegus monogyna (Weißdron)
Enonymus Europaeus (Pfaffenhütchen)
Ligustrum vulgare (Gemeiner Liguster)
Lanicera xylosteum (Heckenkirsche)
Prunus spinosa (Schlehe)
Rhamnus frangula (Faulbaum)
Ribes alpinum (Alpenjohannisbeere)
Rosa canina (Hundsrose)
Rubus fruticosus (Brombeere)
Salix caprea (Salweide)
Sambucus nigra (Schwarzer Holunder)
Viburnom lantara (Wolliger Schneeball)

Daneben ist eine Fläche als Wiese vorgesehen, die durch einen Schnitt im Jahr offenzuhalten ist. Die beiden letztgenannten Teilbereiche der öffentlichen Grünfläche sind seitens der DB für den Ausbau der Intercity-Strecke und des S-Bahn-Netzes vorgesehen. Die geplante öffentliche Grünfläche stellt hier eine Zwischennutzung dar. Dementsprechend werden keine Bäume angepflanzt.

Solitärgehölze (Sorbus ancuparia (Vogelbeere) Solitär, (3 mal verpflanzt 200 cm - 250 cm) sind im Fußwegbereich der Straßen "Am Westheck"/Kreuzweg zu pflanzen. Sie dienen der optischen Führung und sind als Straßenbegleitgrün Bestandteil der Straßenraumgestaltung für die neu geschaffene verkehrliche Situation.

Für die Abstände der Bepflanzung zur Fahrbahn, zu Entwässerungsmulden und zu angrenzenden Grundstücken, gilt die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung (RAS- LG 1). Grundsätzlich orientieren sich die für die Bepflanzung festgesetzten Arten an der heutigen potentiell natürlichen Vegetation, d. h. derjenigen Vegetation, die sich einstellen würde, wenn der menschliche Einfluß aufhören würde.

Bei sämtlichen Bepflanzungsmaßnahmen muß auf die Freihaltestreifen der Hochspannungsleitungen Rücksicht genommen werden. Der Schutzstreifen, in dem eine Bepflanzung mit einer max. Höhe von nur 10 m gestattet ist, verläuft zu beiden Seiten der Hochspannungsleitung in einer Breite von 28 - 33 m.

...

Bedingt durch die innerhalb des Bebauungsplanes Br 161 bereits vorhandenen und für die städtebauliche Entwicklung erforderlichen geplanten Nutzungen können innerhalb des Geltungsbereiches die für den Ausgleich erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht in ausreichendem Maße festgesetzt werden. Geeignete Flächen für Ausgleichsmaßnahmen mit

- landschaftsökologischer
- landschaftsgestalterischer
- erholungsbedeutsamer Funktion

sind nicht vorhanden. Weitere Ersatzmaßnahmen (gemäß LG NW) werden deshalb über die Bebauungspläne Br 176 und Br 177 durchgeführt.

6. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Plangebiet befinden sich keine im Sinne des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu schützenden Gebäude.

7. Umweltschutz

7.1 Lärmschutz an der L 663 n

Die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wurden nach der RLS 81 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1981) berechnet, ausgehend von dem zulässigen Mittelungspegel DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - (Entwurf von 1976) für die angrenzenden Wohngebiete 55 dB(A) für den Tag und 45 dB(A) für die Nacht. Zum Schutz der angrenzenden Kleingärten ging der Mittelungspegel von 55 dB(A) (Tagwert) in die Berechnung ein. Die Ausführung der vorgesehenen Maßnahmen wurde im wesentlichen nach städtebaulichen und landschaftsgestalterischen Gesichtspunkten bestimmt. Unter Berücksichtigung der Prognose-Belastung von ca. 31 000 Kfz/24 Stunden (DTV-durchschnittlicher täglicher Verkehr) und einem Lkw-Anteil von 20/10 % (Tag/Nacht) soll im Bereich zwischen der DB-Strecke und der Flughafenstraße eine Wall-/Wandkombination zur Ausführung kommen. Die Wallhöhe wird max. 2,0 m über Straßenniveau der L 663 n und die Wandhöhe auf dem Wall max. 2,50 m betragen.

7.2 Lärmschutz an den anderen Straßen

Grundlage für den Schallschutznachweis ist die DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - (Vornorm) DIN 18005 von 1971 und Entwurf DIN 18005 von 1976 sowie die diagnostizierten und prognostizierten Verkehrsbelastungswerte.

...

Danach ergeben sich folgende Mittelungspegel:

Objekt: Flughafenstraße/Dauerkleingartenanlage

	Diagnose	Prognose
DTV	16 400	9 200
Lkw-Anteil	3,2 %	3,2 %

(DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr)

Danach ergeben sich folgende Mittelungspegel:

Diagnose: 64,3 dB(A) tags) 25 m Abstand zur Fahrbahn-
Prognose: 61,8 dB(A) tags) achse (freie Schallausbreitung)

Es ist festzustellen, daß für die bestehende Dauerkleingartenanlage im Bereich der Flughafenstraße eine Vorbelastung von 64,3 dB(A) besteht. Durch die Planung der L 663 n in Verbindung mit der bereits im Bau befindlichen B 236 n (Prognose-Netz 6,6) wird im Hinblick auf die Verkehrsbelastung eine erhebliche Verbesserung für die an die Flughafenstraße angrenzenden Gebiete erreicht.

Die zu schützenden Gärten der Anlage befinden sich in einem Abstand von 35 - 40 m zur Fahrbahnachse. Der Mittelungspegel verringert sich folglich auf 59,8 - 59,0 dB(A). Die zweite Gartenreihe liegt ca. 75 m von der Fahrbahnachse entfernt. Der Mittelungspegel für diese Gärten beträgt nur noch 55,1 dB(A). Da es sich bei der Dauerkleingartenanlage um eine vorhandene Anlage an einer bestehenden Straße handelt, wird der Planungsrichtpegel von 60 dB(A) für ein vorbelastetes allgemeines Wohngebiet in der Beurteilung zugrunde gelegt. Der errechnete Mittelungspegel liegt somit unter 60 dB(A). Da gleichzeitig zu den Hauptnutzungszeiten der Kleingärten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen die Verkehrsbelastungen der Flughafenstraße auf ca. 40 % des Wochentagsverkehrs sinken, kann auf die Festsetzung von Schallschutz verzichtet werden.

7.3 Immissionsschutz allgemein

Die zur Verfügung stehenden Immissionsdaten für die Luftschadstoffe Staubniederschlag, Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffmonoxid, Fluor und verschiedene Kohlenstoffverbindungen kennzeichnen den Planungsraum als einen der am geringsten belasteten Räume Dortmunds. Hinsichtlich des künftigen Verkehrsaufkommens auf der geplanten L 663 n, bei gleichzeitiger Entlastung des Hellwegbandes kann davon ausgegangen werden, daß sich die Belastungssituation durch Luftschadstoffe großräumig nicht erheblich verändern wird.

...

8. Sonstige Fachplanungen

Südlich der L 663 n besteht eine 380/110 KV-Hochspannungsfreileitung der VEW. Die erforderlichen Schutzflächen werden im Bebauungsplan als Belastungsflächen gesichert. Eine Unterbauung der Freileitung bis zu einer max. Höhe von 10 m über vorhandenem Gelände ist möglich.

Der Körne-Bach wurde nachrichtlich übernommen. Die Vorbehaltsstreifen beidseitig des Bachlaufes werden als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt (§ 9 (1) Nr. 16 BBauG).

Die Deutsche Bundesbahn plant von Lünen nach Hagen eine 110-KV Bahnstromfreileitung. Sie wird in diesem Bereich nördlich der L 663 n verlaufen.

Die langfristigen Planungen der DB zum Ausbau der Intercity-Strecke sowie des S-Bahn-Netzes sind in der Planung berücksichtigt (s. auch Punkt 5.6.2). Die Erweiterung des Brückenbauwerks der L 663 n über die DB ist künftig möglich, da als Konstruktionsprinzip eine Zweifeldbrücke mit Mittelstütze geplant ist. Diese Mittelstütze wird vorerst jedoch im 1. Bauabschnitt als nördliches Widerlager hergestellt. Die südliche Erweiterung der Gleisanlage ist für ein Industriestammgleis vorgesehen; das Brückenbauwerk der L 663 n über diese Anlagen der DB ist entsprechend dimensioniert.

9. Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung nach § 2 a (2) BBauG

Der vorliegende Bebauungsplan wurde aus dem in der Bürgeranhörung vorgestellten Planungsvorschlag entwickelt.

Als Ergebnis kann festgestellt werden, daß im Bereich der Kleingartenanlage "In den Westkämpen" die Abfahrt von der L 663 n zur Flughafenstraße in West-Ost-Richtung unter geringstmöglicher Inanspruchnahme der Gärten angeordnet wird.

10. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Die Grundstücke sollen möglichst auf freiwilliger Basis der im Bebauungsplan genannten Nutzung zugeführt werden. Andernfalls ist nach Teil V (Enteignung) des Bundesbaugesetzes zu verfahren. Bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes sind besonders nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Planbereich wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht erkennbar. Auf die Anwendung des § 13 a BBauG - Grundsätze für soziale Maßnahmen, Sozialplan - konnte daher verzichtet werden.

...

11. Kosten

Der Kostenanteil der Stadt für den Straßenbau beträgt ca. 530 000,-- DM; Erschließungsbeiträge können nicht erhoben werden.

Dortmund, den 3. März 1986

Günther

G ü n t h e r
Ltd. städt. Baudirektor

Der Bebauungsplan-Entwurf und diese Begründung haben nach § 2 a (6) BBauG in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.08.1976 (BGBl. I S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.07.1979 (BGBl. I S. 949) auf die Dauer eines Monats vom 02.06.1986 bis 02.07.1986 einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegen.

Dortmund, den 03.07.1986

Der Oberstadtdirektor

Im Auftrage

E b b i n g
Städt. Obervermessungsrat

In seiner Sitzung am 02.07.1987 hat der Rat der Stadt neben dem Satzungsbeschluß zum Bebauungsplan Br 161 - L 663 n - und der Beifügung einer Begründung folgende Änderungen der Begründung beschlossen:

"Die auf Seite 8 der Begründung unter Ziffer 5.4 aufgeführte Grünfläche mit beabsichtigter natürlicher Entwicklung und einer Größe von 0,97 ha entfällt dadurch, daß diese Fläche entsprechend einer Anregung des Lippeverbandes als Fläche zur Regelung des Wasserabflusses festgesetzt werden soll. Die Begründung ist daher auf den Seiten 7, 8, 10 und 11 folgendermaßen zu korrigieren:

Seite 7: Die Größe von 0,97 ha Ausgleichsfläche ist zu streichen und der Ausgleichsfläche in Höhe von 13,56 ha im Bebauungsplan Br 177 hinzuzurechnen.

Seite 8: Unter Ziffer 5.4 ist der Satz "Grünfläche mit beabsichtigter natürlicher Entwicklung - 0,97 ha" ersatzlos zu streichen.

Seite 10: Der letzte Absatz (Ziffer 5.6.2) ist ersatzlos zu streichen.

Seite 11: Die ersten drei Absätze betreffend die zitierte öffentliche Grünfläche sind ersatzlos zu streichen."

Die Änderungen sind in der Begründung zum Bebauungsplan Br 161 in grüner Farbe eingetragen.

Dortmund, den 06.10.1987

Der Oberstadtdirektor

Im Auftrage

E b b i n g
Städt. Obervermessungsrat